

Wilt u reageren?

Hebt u een voorstel voor **Opinie**?

Mail dan naar [opinie@tijd.be](mailto:opinie@tijd.be)

# Opinie

## Lokale lage-emissiezones zijn geen oplossing.



**KLAAS DE BRUCKER**

**Lage-emissiezones zijn slechts een lokale oplossing voor het probleem van de luchtkwaliteit. Er is een geïntegreerde aanpak nodig die de verkeersomvang beperkt.**

In Antwerpen wordt vandaag een lage-emissiezone ingevoerd om oude, vervuilende auto's uit het stadscentrum te weren. De luchtkwaliteit laat te wensen over en de gezondheidsschade is groot. Die schade beperken is een nobel doel. Maar als één stad zo'n maatregel invoert, moeten andere grote steden dat voorbeeld volgen. Auto's die niet meer voldoen aan de norm die Antwerpen oplegt, duiken (via de tweedehandsmarkt) weer op in Brussel of Gent.

De luchtkwaliteit is niet alleen een lokaal, maar vooral een globaal probleem. Lage-emissiezones verbeteren de luchtkwaliteit enkel lokaal, voor wie in de zone woont. Dat is uiteraard goed, maar wie aan de rand woont, ziet zijn luchtkwaliteit

verslechteren, bijvoorbeeld aan de Antwerpse of de Brusselse ring.

## Waarom overwegen we geen beperking van het aantal auto's dat jaarlijks wordt ingeschreven of van het aantal kilometers dat die mogen afleggen?

Administratief gaat het systeem gepaard met hoge implementatie- en handhavingskosten, zowel voor de steden, als voor de automobilist. Die moet eenmalige dagpashes kopen, volgens regelingen die van stad tot stad verschillen, om nog maar te zwijgen over buitenlandse automobilisten en het vrij verkeer in Europa. In plaats van een gedoogperiode van één of zes maanden, voeren we beter een vrijstelling in voor drie beurten per jaar per automobilist. De grootste vervuiling komt van dagelijkse pendelaars, niet van occasionele bezoekers.

### Te veel auto's

Oude wagens vervuilen meer dan nieuwe, maar nieuwe wagens zijn ook verantwoordelijk voor de luchtvervuiling, files en ongevallen. Om de luchtkwaliteit te verbeteren zal meer nodig zijn dan lage-emissiezones. De intensiteit van het autoverkeer is gewoon te hoog en bedrijfswagens zijn daar mee de oorzaak van. Waarom overwegen we geen beperking van het aantal auto's dat jaarlijks mag worden ingeschreven of beter nog, beperken we het aantal kilometers dat die auto's mogen afleggen? We kunnen een systeem uitwerken waarbij elke automobilist bijkomende kilometers kan kopen tegen progressieve tarieven.

Automobilisten zullen meer nadenken als ze extra kilometers willen rijden. Zo stimuleren we een verschuiving naar milieuvriendelijk vervoer of moedigen we mensen aan dichterbij hun werk te gaan wonen.

De beperking van het aantal kilometers kan ook gedifferentieerd gebeuren. Kilometers die gereden worden met oudere voertuigen krijgen dan een hoger gewicht of kunnen zelfs geplafonneerd worden. Hetzelfde geldt voor kilometers op filegevoelige plaatsen en plaatsen met een slechte luchtkwaliteit (stadscentra). Kilometers die met elektrische wagens worden gereden, kunnen dan weer een lager gewicht krijgen.

In feite krijg je zo een geavanceerde en gedifferentieerde vorm van rekeningrijden, waarbij de vaste autobelasting wordt vervangen door variabele heffingen per kilometer op filegevoelige plaatsen/tijdstoppen. Op die manier integreer je het probleem van de luchtkwaliteit met het fileprobleem.

Er is veel meer nodig dan enkel lage-emissiezones. Een ruimere en geïntegreerde aanpak is misschien iets complexer, maar ook efficiënter. Er zal hoe dan ook een maatschappelijk debat met de betrokkenen nodig zijn om te garanderen dat die aanpak niet alleen het probleem oplost, maar ook op een draagvlak kan rekenen. Vooral de bestemming van de opbrengsten is daarbij belangrijk. Zo kunnen we de oplossing ook echt implementeren en kan ze een effectieve remedie vormen voor het globale en complexe probleem van de luchtkwaliteit, de files en de ongevallen. Zo slaan we drie vliegen in één klap.

**Klaas De Brucker**

*Transporteconoom en docent micro-economie aan de KU Leuven (Campus Brussel)*